

# **WAARHEID EN VERZINSELS OVER DE DIEPWATERKAAI EN DE SPUIKOM (1<sup>e</sup> deel)**

door **Raymond VANCRAEYNEST**

## I. Enkele woorden over de voorgeschiedenis van de conventie van 10 oktober 1894

De ondertekening van de conventie van 10 oktober 1894 tussen de Staat en de stad Oostende over de nieuwe haveninstellingen heeft een lange voorgeschiedenis gekend die al begonnen was in 1872. Minister van Openbare Werken F. Moncheur had toen al de belofte gedaan dat de nodige kredieten zouden aangevraagd worden en onmiddellijk aangewend. Maar tussen de beloften en de eerstesteenlegging op 19 juni 1898 door koning Leopold II zouden er nog 26 lange jaren verlopen van hevige strijd met veel moeilijkheden en tegenkantingen (1).

Er waren niet alleen de plannen en de financiering van de werken die door de Staat enerzijds en door de stad Oostende anderzijds zouden uitgevoerd worden, maar er waren nog veel andere externe problemen die erin verstrengeld geraakten. Ik vermeld o.m.:

- 1) het onderhoud van de diepten in de haven door de werking van de spuikommen en/of door de inzet van baggermateriaal;
- 2) het al of niet slagen van proefbaggerwerken in zee om doorheen de zandbanken betere toegangseulen tot de haven tot stand te brengen;
- 3) de aan gang zijnde evolutie in de scheepvaart waarbij de zeilschepen vervangen werden door stoomschepen, eerst voortgestuwd door raderwielen en vervolgens door schroeven;
- 4) de voortdurende bedreiging van het bestuur van de stad Brugge en haar parlementairen om een nieuwe verbinding van Brugge met de zee te Heist tot stand te brengen onder impuls van de Maere-Limnander waardoor een ware campagne tegen de haven van Oostende werd opgezet.

Al die problemen zouden eigenlijk een afzonderlijke behandeling verdienen, maar het is hier niet de plaats om daarop in te gaan. Ik hoop daarop terug te komen in enkele bijdragen in de toekomst. Voor het ogenblik vergenoeg ik mij met enkele stapstenen uit te leggen.

In 1889 stond al vast dat Brugge een nieuwe verbinding zou krijgen met de zee; alleen was er nog niet beslist of die verbinding zou gebeuren met Oostende of met Heist.

Een bijzonder comité werd door minister De Bruyn opgericht bestaande uit de belangrijkste ingenieurs van de verschillende diensten van Bruggen en Wegen. De meesten maakten deel uit van het Bestendig raadgevend Comité van Bruggen en Wegen. Zij moesten de problemen bestuderen in verband met de mogelijke verbindingen van Brugge met de zee. Het rapport van dat comité verscheen op 19 februari 1890. Het besluit was dat toentertijd de nadering uit zee tot Heist onbetwistbaar beter was dan tot Oostende dat afgesloten werd door de Stroombank. Het comité verkeerde op dat ogenblik nog in de onzekerheid wat de resultaten zouden zijn van de uitvoering van baggerwerken in zee. Het graven van de Westpas doorheen de Stroombank werd toen pas begonnen. Verscheidene jaren zouden er moeten overgaan om te weten of men zodoende de toenadering tot de haven van Oostende even goed zou kunnen maken als de bestaande toestand vóór Heist en of men de gemaakte vaargeulen zou kunnen bestendigen zonder al te grote uitgaven. Als de regering echter onmiddellijk genoegdoening wilde geven aan de wensen van Brugge, zonder te blijven stilstaan bij het feit dat er zodoende nog een bijkomende haven aan de kust zou moeten onderhouden worden, dan gaf het Comité de voorkeur aan de verbinding van Brugge met Heist. Welke beslissing de regering ook zou nemen, de werken in zee voor Oostende zouden in elk geval en zonder verwijl moeten uitgevoerd worden (2).

In 1890 hield het comité Brugge-Zeehaven een vurig pleidooi voor de verbinding met Heist, maar waarin tevens de haven van Oostende ernstig werd aangevallen en beklad. De gemeenteraad van Brugge schaarde zich achter het standpunt van het comité, hetgeen op 1 april 1890 een hevig protest uitlokte van de gemeenteraad van Oostende.

Op 8 mei 1890 kondigde minister van Openbare Werken Leon De Bruyn in de Senaat aan dat de regering beslist had Brugge met Heist te verbinden. Voor Oostende was de toestand nu in zover opgeklaard dat het stadsbestuur en de handelsmiddelen voor een duidelijke toestand stonden. De verbetering van de haven van Oostende was nu losgekoppeld van de verbinding van Brugge met de zee die eventueel langs de haven van Oostende had kunnen gebeuren.

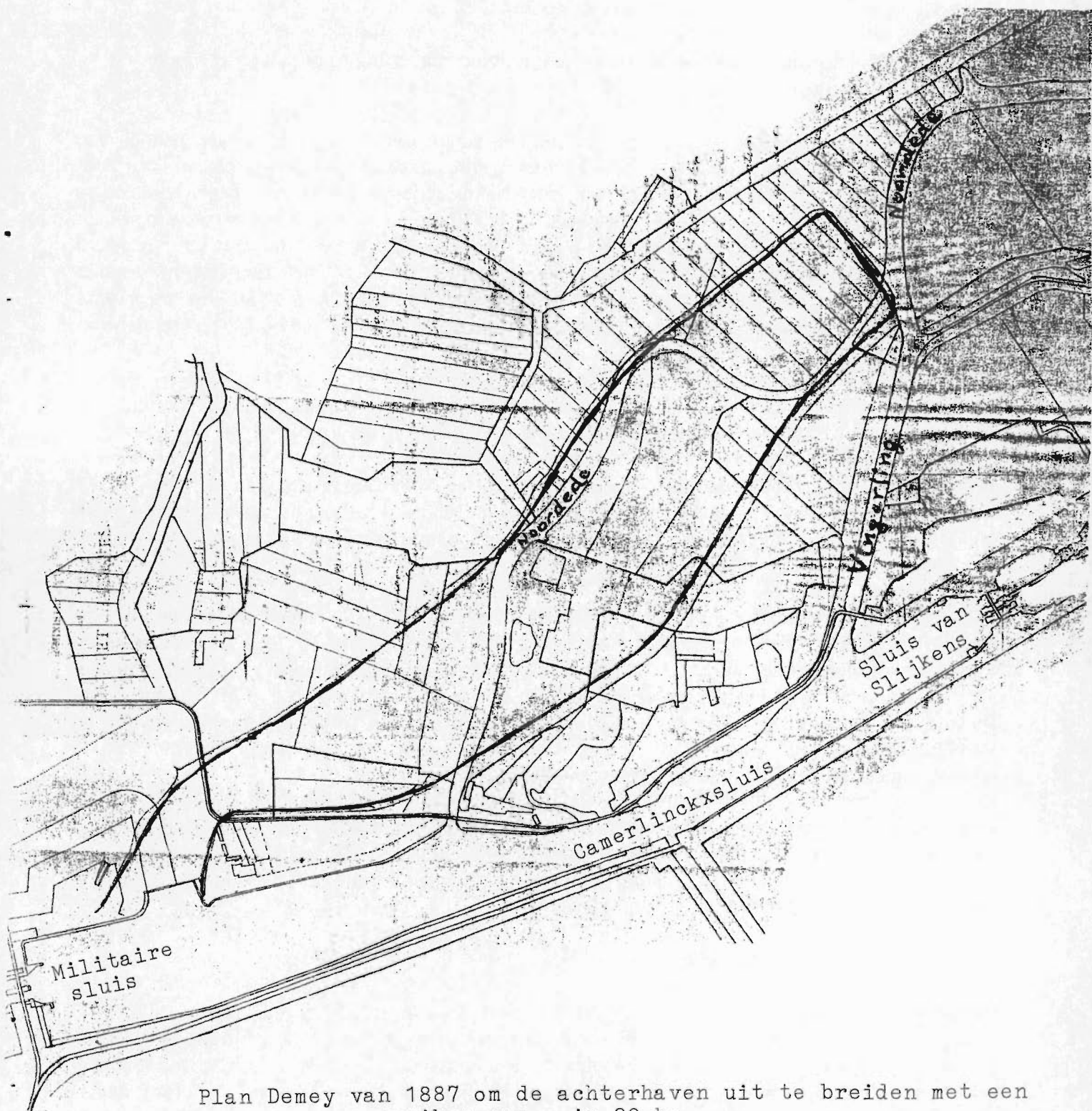
De stad Oostende stond er nu alleen voor om in de toekomst alle middelen aan te wenden om betere haveninstellingen tot stand te zien komen en vroeg aan minister De Bruyn of hoofdingenieur Pierre Demey van Bruggen en Wegen het voorontwerp mocht opmaken voor de nieuwe haveninstellingen van Oostende. Maar de minister weigerde op 7 april 1891. Op 30 april kwam de minister op zijn beslissing terug en gaf aan ingenieur Demey de toelating het voorontwerp op te maken in overleg met de stadsingenieur Verraert (3).

De stad Oostende vroeg op 11 mei 1891 aan de Handelskamer haar wensen te laten kennen in verband met de nieuwe haveninstellingen van Oostende. Een goed gedocumenteerd en weloverwogen verslag werd daarover opgemaakt door de voorzitter August Van Imschoot en de secretaris Albert Bouchery en goedgekeurd in de vergadering van de Handelskamer op 28 mei (4). De gemeenteraad, in het bezit gesteld van dat verslag op 8 juni 1891, stelde op zijn beurt een bijzondere commissie samen die haar rapport bekend maakte op 28 juli (5). Op de plannen die daarbijgaande werden gepubliceerd was er geen spraak van de diepwaterkaai noch van de nieuwe spuikom. De Militaire sluis en spuisluis bleven bestaan maar de spuikom van de Militaire sluis kreeg een uitbreiding van 20 ha 60 a 93 ca op het grondgebied van Bredene (6).

Bij Koninklijk Besluit van 3 december 1891 werd een speciale commissie samengesteld om de definitieve plannen op te stellen. Op 16 februari 1892 kondigde burgemeester Montangie in de gemeenteraad aan dat de speciale commissie haar werkzaamheden had voltooid en de besluiten naar minister De Bruyn waren opgestuurd. De minister reageerde niet. Pas een jaar later, op 28 februari 1893, kon de nieuwe burgemeester, Alfons Pieters, aan de gemeenteraad mededelen dat de regering de plannen van de nieuwe haveninstallaties had goedgekeurd. De minister liet deze beslissing aan het stadsbestuur weten, dat ze kenbaar maakte aan de gemeenteraad van 18 juli 1893. De plannen door de speciale commissie opgemaakt, werden in grote lijnen goedgekeurd (7).

Het stadsbestuur en de Handelskamer hadden echter nog veel bezwaren tegen die plannen. Ze waren o.m. gekant tegen de bewering van minister van Financiën August Beernaert dat het stadsbestuur tot nu toe in de voorhaven volledig wederrechtelijk havenrechten inde. Het stadsbestuur weerlegde deze bewering bij brief van 17 april 1894 aan zijn opvolger Paul de Smet de Naeyer. Deze brief was de start voor nieuwe onderhandelingen tijdens dewelke de ingenieurs Demey, Verraert en Van der Schueren de plannen wijzigden, aanvulden en vastlegden ongeveer in de vorm waarin ze werden uitgevoerd (8).

Een bijeenkomst werd op 20 september 1894 in het stadhuis door de Handelskamer belegd, geleid door haar voorzitter August Van Imschoot. Burgemeester Alfons Pieters en schepenen Van Loo werden uitgenodigd om aan het bureau plaats te nemen. De ingenieurs Demey en Verraert woonden de vergadering bij. De voorzitter nodigde ingenieur Demey uit, aan de hand van de nieuwe plannen, uitleg te verschaffen. Het gewijzigde ontwerp leek hem nu aan de meeste bezwaren, die tegen het ontwerp van 1892 waren geopperd, tegemoet te komen. Deze bezwaren waren :



Plan Demey van 1887 om de achterhaven uit te breiden met een  
spuijkom van ruim 20 ha.



- 1) dat het bestaande verbindingskanaal tussen de oude dokken en de vaart Oostende-Brugge zou opgevuld worden;
- 2) dat het nieuw dok te ver van de stad zou liggen;
- 3) dat er geen droogdok werd voorzien;
- 4) dat de afmetingen van de voorhaven te klein waren en dat er in de voorhaven te weinig aanlegkaaien voorzien waren.

Het nieuw ontwerp beantwoordde aan die laatste verzuchtingen van de lokale handel. De achterhaven, gelegen achter de Militaire sluis, zou opgenomen worden in de voorhaven. Daar zou, langs de westkant, een diepwaterkaai komen van 850 meter lengte om grote schepen vlottend te houden bij elke stand van het getij. De oostelijke oever zou uitgerust worden met stenen glooiingen met houten aanlegsteigers uitsluitend bestemd voor de pakketboten die nu de havengeul belemmerden. Demey meende dat vóór de kaai diepten van 7,50 tot 8,00 meter gemakkelijk zouden behouden blijven, eerst door de lozing van de binnenwateren langs de sluizen van Slijkens en deze van de Noordede, en vervolgens door het graven van een grote spuikom van 60 ha ten noorden van de Noordede.

Zonder hier verder aandacht te schenken aan het onderzoek in hoever aan de andere bezwaren werd verholpen, zien we dus hier voor het eerst de diepwaterkaai en de grote spuikom op het toneel verschijnen, duidelijk ideeën van ingenieur Demey. Nochtans, op de vraag van Paul Carbon van wie die nieuwe plannen uitgingen, antwoordde Demey dat ze afkomstig waren van de regering. Ze werden officieus aan de Handelskamer voorgelegd. Waarschijnlijk zal het advies gevraagd worden van de Bijzondere Commissie van 1891 nadat de gemeenteraad en de Handelskamer, elk voor zich, hun advies zullen hebben laten kennen (9).

Aan het ontwerp van de te sluiten conventie, bekend gemaakt op 20 september, werden door de Handelskamer nog enkele wijzigingen voorgesteld, die deels aanvaard en deels door de regering verworpen werden op de audiëntie van 3 oktober 1894, door de minister van Financiën Paul de Smet de Naeyer verleend aan een afvaardiging van het stadsbestuur en van de Handelskamer. Die afvaardiging was samengesteld uit Alfons Pieters, burgemeester en volksvertegenwoordiger, Alois Verbeke, senator, F. de Stuers, volksvertegenwoordiger, August Van Imschoot, voorzitter van de Handelskamer, en August Verraert, stadsingenieur (10).

Deze plannen en de gewijzigde conventie werden op 9 oktober 1894 door de gemeenteraad goedgekeurd en op 10 oktober door de Regering te Brussel ondertekend door de minister van Openbare Werken Leon De Bruyn, de minister van Financiën Paul de Smet de Naeyer en de burgemeester van Oostende Alfons Pieters.

## II De Conventie en de diepwaterkaai

De tekst van de conventie (11) zegt niet veel over de diepwaterkaai en helemaal niets over de spuikom. In artikel 1 staat alleen dat de toenmalige achterhaven (tussen de Militaire sluis en de sluizen van Slijkens) zal opgenomen worden in de voorhaven; de werken die daarvoor moeten gebeuren zullen uitgevoerd worden door de Staat. De Staat zal de westeroever (=diepwaterkaai) inrichten, in zover hij het nodig oordeelt, ten behoeve van de handel.

Verder wordt er in artikel 10 alleen nog vermeld dat de westelijke kaaimuur van de voorhaven minstens 500 m lang zal moeten zijn. Tenslotte wordt in artikel 12 uitgestippeld dat de stad, na voltooiing van de werken in de voorhaven, gedurende 15 jaar de tijd zal hebben om de westelijke kaaimuur, met de totale uitrusting ervan, van de Staat terug te kopen; de modaliteiten daartoe worden opgesomd.

De openbare aanbesteding van de nieuwe havenwerken was aangekondigd voor 17 april 1897. Er waren 3 inschrijvingen, waarvan er twee zich terugtrokken, en de prijs van de derde overtrof de raming met ongeveer een derde. Minister van Openbare Werken De Bruyn kon daarom zijn goedkeuring niet geven. De herbesteding werd bepaald op 18 december 1897 waarbij nog voor meer dan 3 miljoen bijkomende werken werden voorzien zodat de nieuwe raming 12.444.810 frank bedroeg. De aannemers Coppieters (Gent), Cox (Zelzate), Baar (Luik), Watrin (Luik), J. en P. Carsoel (deze laatste trokken zich terug) waren de laagste inschrijvers met 14.830.000 frank. Deze inschrijving werd door de minister goedgekeurd (12).

Op 1 maart 1898 werd bevel gegeven de havenwerken aan te vatten (13). Het was een gigantische onderneming waarvan ik hier alleen de aspecten zal belichten die verband houden met de nieuwe tijkaaimuur en de spuikom.

Met de tijkaaimuur was het de bedoeling aan de voet van die muur bestendig te beschikken over een diepte van -8,00 m (Z), d.i. 8 meter diepte onder het gemiddeld peil van laagwater springtij. De grootste koopvaardijsschepen uit die tijd zouden dan bij hoogwater door de havengeul binnenvaren, aan die muur aanmeren en bij vallend water daar vlottend blijven. Om aan de voet van de muur steeds over 8 meter diepte te beschikken was ingenieur Demey van mening dat zulks alleen te verwezenlijken was door het uitvoeren van krachtige spuingen.

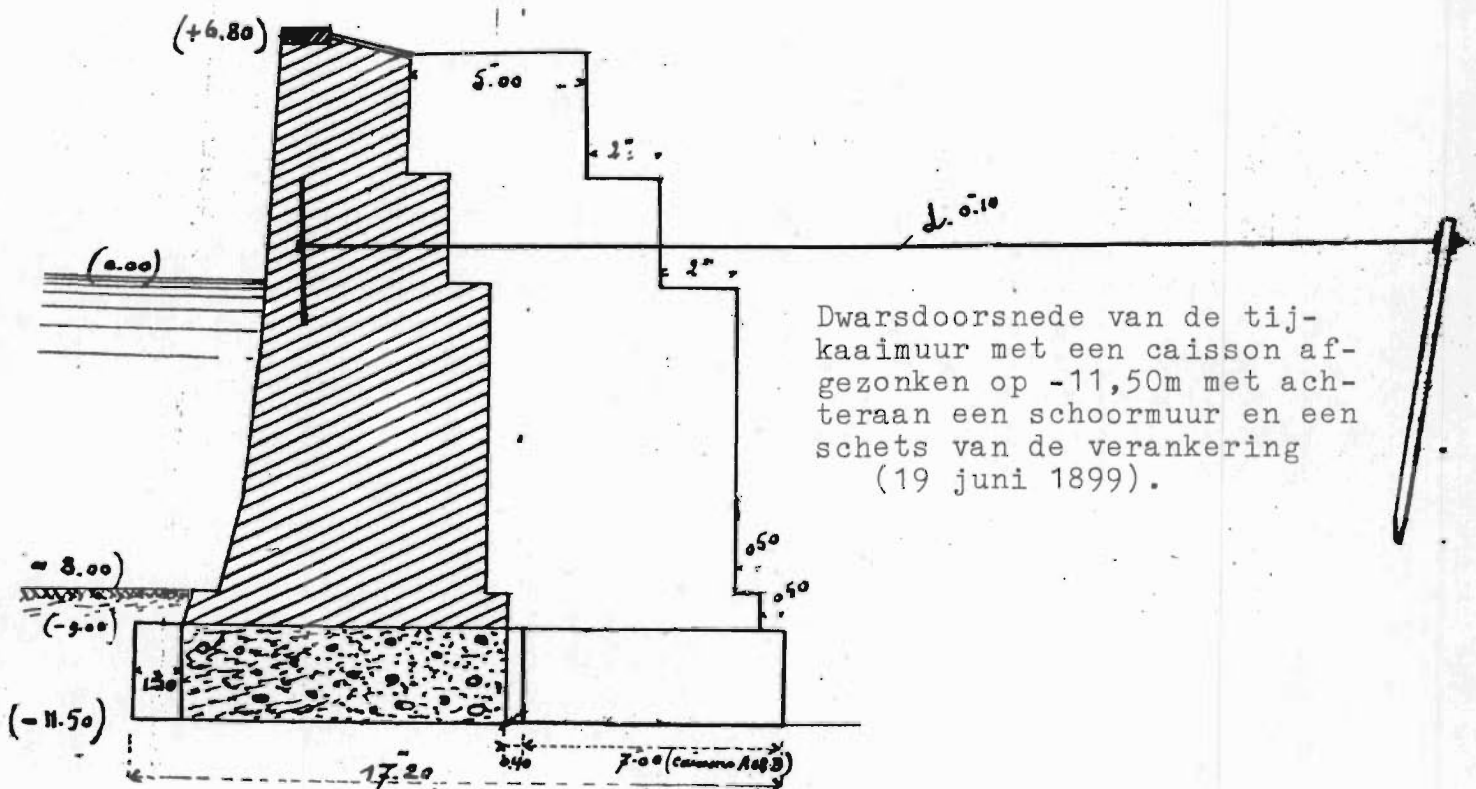
Voor de bouw van de tijkaaimuur werd er gekozen voor het grondvesten ervan op caissons. Dat zijn een soort rechthoekige stalen dozen van 25 m lengte, 8,50 m breedte en 2,50 m hoogte. De onderkant was open en de bovenkant was over een hoogte van 0,60 m voorzien van een stalen vakwerk. De randen ervan sneden als een mes in de bodem. Het geheel woog 25 ton. De caissons werden gebouwd op de oosteroever van de toenmalige achterhaven, rechtover de te bouwen kaaimuur. Ze werden daar te watergelaten met een soort slipway en dreven op het luchtkussen dat binnen de caisson aanwezig bleef. Bij hoge waterstand werd de caisson naar de overkant gesleept en bij vallend water daar gestrand op een plaats die bij laagwaterstand daar was voorbereid op het peil +1,00 (Z) (14). Op elke caisson waren 6 schouwen aangebracht voor de toegang van de werklieden, het aanbrengen van materiaal en het verwijderen van de grondspecie die door de werklieden werd uitgegraven. Die schouwen beletten dat de caisson bij hoogtij vol water zou lopen. Het plafond uit metalen vakwerk van 0,60 m dikte werd vol beton gegoten. Naarmate de werklieden in de werkkamer van 1,90 m hoogte de grondlagen verwijderden, begon de caisson te zakken. Dat moest zo doorgaan van het peil +1,00 tot het peil -10,50 m (Z). Dat werk dat gebeurde onder verhoogde luchtdruk was een gevaarlijke karwei, vooral als de rand van de caisson ergens op een overblijfsel van een oude constructie of op een stuk van een gezonken boot kwam te rusten. De losgewoelde grondlagen met slib en turf zorgden ook voor het vrijkomen van stinkende gassen die ook de ogen aantastten. Op de zinkende caisson werd er op het gebetonneerd plafond begonnen met het optrekken van de muur in baksteen. De caisson werd steeds verder afgezonken, maar ook de muur werd steeds hoger opgetrokken. De meeste caissons werden afgezonken op het peil -10,50 m en werden dan volgespoten met beton. De muur werd afgewerkt op het peil +6,80 m zodat de totale hoogte van de constructie 17,30 m bedroeg.

Uit een rapport van inspecteur-generaal Troost aan de minister van Openbare Werken De Bruyn dd. 5 juli 1898 bleek dat de weg naar Brugge en het tramspoor naar Blankenberge al omgelegd waren langsheen de huidige spoorweginstallaties en dat de plaats voor de eerste caisson werd klaargemaakt stroomafwaarts, dat is naar de kant van de zee toe. Vier machines maakten 40.000 bakstenen per werkdag van 12 uren. Drie miljoen bakstenen stonden te drogen en de eerste steenoven, waar de bakstenen ter plaatse werden gebakken, was opgestart. Op 7 december 1898 bracht ingenieur Troost een nieuw bezoek aan de werken waarover hij op 17 december een rapport zond aan minister De Bruyn. Toen waren twee caissons definitief op de voorgeschreven diepte

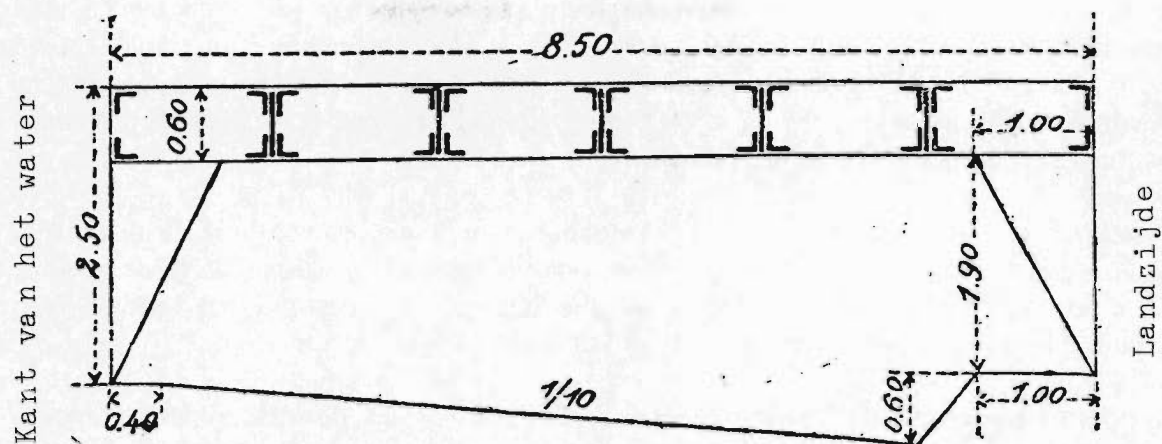
afgezonken en gebetonneerd. Het metselwerk was uitgevoerd tot op laagwaterpeil. Vier andere caissons stonden op hun juiste plaats en op twee ervan bereikte het metselwerk 2 meter hoogte (15).

De verdere bouw van de muur verschaft inspecteur-generaal Troost en hoofdingenieur van de Dienst van de Kust Van Gansberghe heel wat kopzorgen. In juni 1899 en volgende maanden werd er beslist heel wat wijzigingen aan te brengen. Er was al voorzien dat de 12 caissons tegenover de uitstroomopeningen van de ontworpen spuisluis op peil -11,50 m zouden afgezonken worden i.p.v. op -10,50 m door de caissons een hoogte van 3,50 m i.p.v. 2,50 m te geven. De caissons afgezonken op -10,50 m rustten op zand met een weinig klei., maar deze afgezonken op -11,50 m rustten op klei met heel weinig zand. Een onderzoek uitgevoerd onder één van die caissons bracht aan het licht dat op peil -13,20 m zuivere klei werd aangetroffen en dat dit zelfs zo bleef tot op peil -15,50 m. Gevreesd werd dat de caissons op de klei zouden afglijden. Verscheidene maatregelen werden genomen en nog tijdens de bouw uitgevoerd, met name:

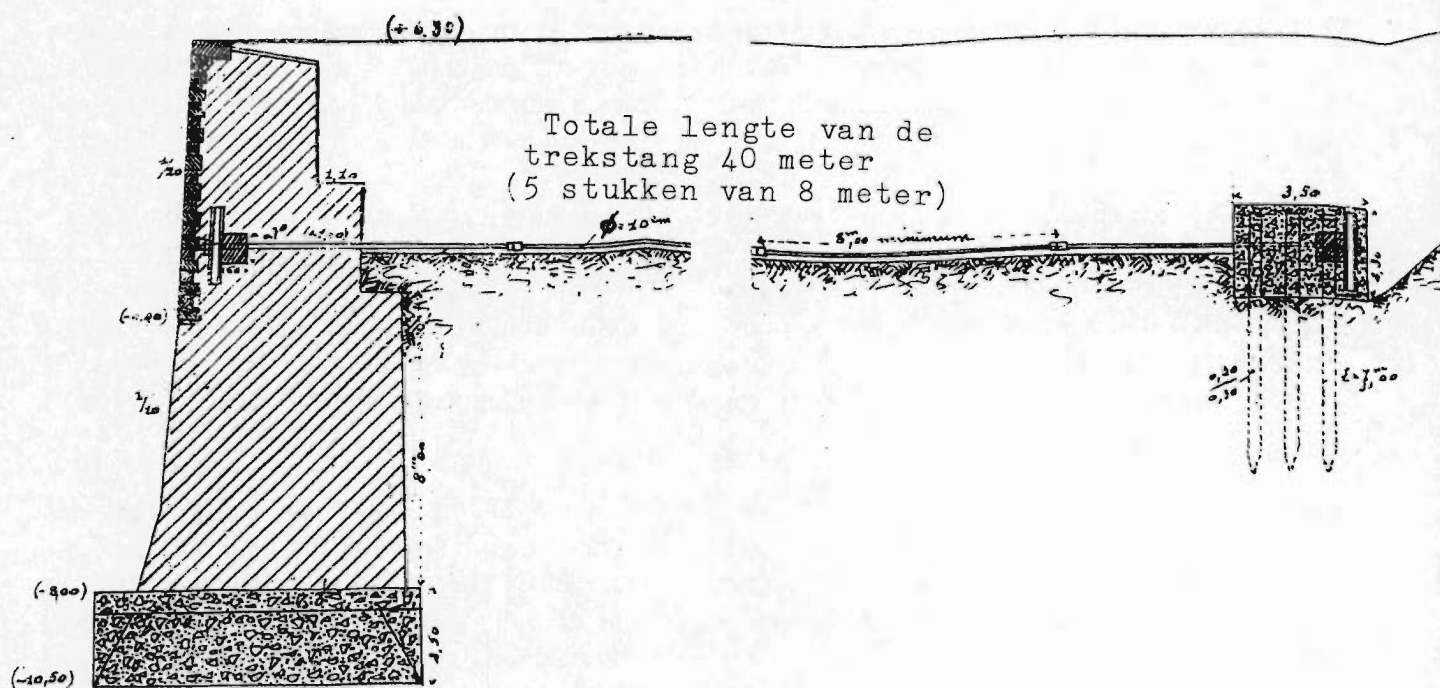
- 1) de onderkant van de caissons zal voortaan niet horizontaal maar schuin afgewerkt worden; de zijwanden zullen naar de landzijde toe tot 0,60 m dieper gaan met een hoek tegen het uiteinde;
- 2) enkele caissons zullen voortaan dwars geplaatst worden in plaats van overlans en aan de landzijde zal daarop een schoormuur opgetrokken worden;
- 3) achter het reeds afgewerkte deel van de muur zullen 2 kleine caissons afgezonken worden om daarop schoormuren te bouwen;
- 4) over heel de lengte van de muur zullen verankeringen aangebracht worden op het peil +1,00 m ter hoogte van de voegen. Elke verankering zal bestaan uit 2 gekoppelde stalen staven van elk 0,10 m diameter en 40 m lengte. Ze zullen enerzijds in het baksteenmassief van de muur bevestigd worden en anderzijds in een massieve blok beton, gegoten rond de koppen van een bundel diep ingeheide palen (16).







Dwarsdoorsnede van een caisson van het verbeterd type



Dwarsdoorsnede van de tijkaaimuur met een gewone caisson  
en met de verankering.

De bijkomende werken om de verankeringen uit te voeren door de aannemers Coppieters en consoorten werden op 290.322 frank geraamd (17). Hoofdingenieur Van Gansberghe kreeg nu opdracht vanaf 1 juli 1899 een maandelijks staat van de vordering van de werken aan de tijkaaimuur aan minister De Bruyn op te sturen, die echter vanaf de maand erop vervangen werd door minister Paul de Smet de Naeyer (18).

In juli 1900 was men stilaan het zuidelijk landhoofd van de nieuwe voorhavenbrug genaderd. Beide landhoofden en de drie pijlers tussenin waren ook op speciaal ontworpen caissons gegrondvest. De laatste caissons van de muur moesten nu aan die toestand aangepast worden. In totaal werden voor de muur 33 caissons afgezonken, de laatste in de zomer 1901 (19).

Bij het afzinken van de caisson voor de zuidelijkste van de drie pijlers voor de nieuwe voorhavenbrug stootte men op peil -3,73 m op de oude drempel van de eerste sluis van Slijkens van rond 1670. Bijzondere voorzorgen en een speciale werkwijze moesten aangewend worden om de klus zonder ongelukken te klaren (20).

Zowel de werken voor rekening van de Staat als voor rekening van de stad Oostende werden gelijktijdig door dezelfde aannemers uitgevoerd, alles weliswaar achter de dam gevormd door de oude Franse en de oude Militaire sluis. Deze laatste diende nog altijd om de binnenwateren naar zee te laten afvloeien die geloosd werden langs de sluizen van Slijkens, langs de Camerlinckx en langs de Noordede. Zolang de nieuwe voorhavenbrug niet afgewerkt was konden deze oude Franse en Militaire sluizen niet afgebroken worden, want de weg naar de Vuurtorenwijk liep over die sluizen.

In de zomer van 1902 werd de zeewaartse caisson van de tijkaaimuur verbonden met de zeewaartse drempel van de nieuwe zeesluis Demey met een schuine berm die boogvormig werd uitgewerkt en nadien beschermd door een houten staketselwerk. De voet van de berm bij de zeesluis lag op het peil -5,00 m en daalde geleidelijk af naar -6,00 m, -7,00 m en -8,00 m aan de voet van de tijkaai (21).

De nieuwe voorhavenbrug werd voor het wegverkeer, het tram- en spoorwegverkeer open gesteld op 15 februari 1903.

De moeilijkheden ondervonden tijdens de bouw van de tijkaaimuur, en ook de bijkomende werken, vertraagden de afwerking ervan en deden aarzelingen ontstaan om verdere superstructuurwerken, zoals het bouwen van hangaars, het plaatsen van kranen, het leggen van trein- en kraansporen aan te vangen.

Plots groot alarm!!! Hoofdingenieur Van Gansberghe liet op 27 maart 1905 aan de minister van Openbare Werken Paul de Smet de Naeyer weten dat scheuren zichtbaar werden op het kaaiterrein over een lengte van 500 meter vanaf het zeewaarts uiteinde. Een onmiddellijke uitleg kon hij niet geven. Op 13 april liet hij aan de minister weten dat er weliswaar beslist werd rechthoekige betonnen platen aan de voet van de muur tot zinken te brengen en dat er daartoe hopen rijngrind op de kaai werden opgestapeld. De druk daarvan op de kaai schommelde maar tussen 2.192 kg en 3.280 kg per vierkante meter, terwijl de muur was berekend voor een druk van 6.000 kg per vierkante meter.

Om de betonnen platen te kunnen plaatsen werden er voor de muur diepe kuilen gebaggerd. Eerst werden daar gevlochten rijswerkmatten afgezonken, onmiddellijk daarop bedekt met de betonnen platen. Maar op 24 juni 1905 werden nieuwe instortingen op het kaaiterrein vastgesteld. De muur gleed naar het water toe en kantelde een weinig zodat de grootste verplaatsing van de kaaimuurrand, ongeveer in het midden van de lengte, 0,94 m bedroeg (22).



De betonplaten werden voor de tijkaaimuur in drie rijen gelegd onder -8,00 m (Z) . Vóór de boogvormige verbinding met de zeesluis lagen ze in 2 rijen gaande van -5,50 m naar -8,30 m. Alle palen voor het houten staketselwerk waren hier op 13 februari 1906 ingeheid (23).

Op 9 januari 1906 stelde ingenieur Van Gansberghe aan de minister voor alleen de voorgeschreven diepten door baggerwerken te verwezenlijken over een afstand van 611 meter vanaf het zeewaarts uiteinde van de muur. Over een afstand van 125 meter vanaf de voorhavenbrug stelde hij voor de diepte te beperken tot -6,00 m (Z) en dan over een hellend vlak van 60 meter lengte af te dalen tot -8,00 m (Z). Het stond toen immers al vast dat het stroomopwaartse deel van de muur zou ter beschikking gesteld worden van de regelmatige lijndiensten op Tilbury en Londen waarvoor geen grote diepten vereist waren. Op 10 mei 1906 verklaarde de minister van Openbare Werken zich akkoord met dit voorstel (24).

Het ongeduld van de Handelskamer geraakte op nog langer te moeten wachten op de uitrusting van de kaai. De kaai had moeten af zijn in 1903. De nieuwe haveninstallaties waren al bijna een jaar geleden ingewijd, namelijk op maandag 4 september 1905., maar hangaars, kranen en treinsporen, alles ontbrak !! (25)

Op 14 februari 1906 liet de minister van Openbare Werken aan ingenieur Van Gansberghe weten dat er mocht overgegaan worden tot het doen van proeven van overbelasting op de kaaiterreinen (26). Ingenieur Van Gansberghe stelde op 14 april aan de minister voor zand aan te voeren van op de plaats waar het nieuw Militair Hospitaal zou gebouwd worden. Daar kon 12.720 kubieke meter worden weggehaald om te stapelen over een lengte van 375 meter, te beginnen op 50 meter afstand van de nieuwe Voorhavenbrug. Die zandhoop zou afgedekt worden met een laag vette aarde van 5 cm dikte. Daartoe was in totaal 335 kubieke meter aarde nodig. Als daar de nieuwe hangaar zou gebouwd worden zou 4.000 kubieke meter zand voorbehouden worden om de verhoogde bodem van de hangaar te maken tot op de hoogte van de laadvloer van de spoorwegwagons. Het was de bedoeling de rest van het zand te verplaatsen over 375 meter naar het zeewaarts uiteinde toe.

Op 25 september 1906 werd er te Oostende een overeenkomst getekend met ingenieur Edouard De Cuyper, directeur van de trammaatschappij van de kust "Chemin de fer électrique d'Ostende-Blankenberghe et Extensions", om het zand te vervoeren tussen het geplande Krijgshospitaal en de tijkaaimuur tegen 1,25 frank per kubieke meter en om de zandhoop te bedekken met vette aarde. Op 26 oktober 1906 was het stapelen beëindigd. Tijdens het stapelen had men een verschuiving van de muur vastgesteld naar de voorhaven toe van 1 cm aan het stroomopwaarts einde en van 5 cm op 350 meter afstand van de brug. Het zeewaarts einde was ongewijzigd gebleven. In totaal vervoerde de stoomtram 2.448 wagons van 8 kubieke meter zand. Dat betekende 19.584 kubieke meter tegen 1,25 frank per kubieke meter waarvoor aan de trammaatschappij 24.480 frank werd betaald (27).

Tegelijk deed er zich op 4 oktober een nieuwe scheur voor zodat 's anderendaags, op 5 oktober, de Voorhavenbrug geklemd zat. De aannemers Coppieters en cons. vroegen en verkregen de toelating van de minister het verkeer over de Voorhavenbrug te verbieden voor 3 dagen op 4, 5 en 6 december 1906 en dan was de brug weer hersteld (28).

In die omstandigheden kon er bezwaarlijk sprake zijn van de uitrusting van de kaaimuur. De Handelskamer vestigde bijna een jaar later, op 31 oktober 1907, de aandacht van de nieuwe minister van Openbare Werken A. Delbeke op de problemen van de tijkaaimuur; alles ontbrak daar nog: hangaars, kranen, spoorwegen, rijwegen, .... De elektrische centrale moest zelfs nog gebouwd worden (29).

De firma Cockerill uit Seraing, die een regelmatige scheepvaartlijn uitbaatte op Tilbury drong herhaaldelijk aan bij de minister voor de uitrusting van de tijkaaimuur (30). Op 30 januari 1908 had de aanbesteding plaats voor het optrekken van de eerste (en ook de enige) hangaar van 160 x 30 m. Het was de S.A. des Ateliers de Construction Pâris te Marchienne-au-Pont die het werk uitvoerde

tegen 379.000 frank. In principe moest de hangaar klaar zijn tegen 1 oktober 1910, maar door bijkomende werken liep de voltooiing vertraging op tot in 1911 (31). Ter hoogte van de hangaar had de firma Pâris 7 waterafsluiters moeten plaatsen op 25 m afstand van elkaar tussen 27 oktober 1909 en mei 1910. De firma A. Hottat & fils kreeg op 18 juni 1910 de opdracht bijkomende versterkingswerken uit te voeren aan het zeewaarts gedeelte van de kaai tegen 277.000 frank. Tussen 24 maart 1911 en februari 1912 plaatste ze 19 waterafsluiters, te beginnen op 17,50 meter ten westen van de hangaar stroomafwaarts telkens op 25 m afstand van elkaar (32). Dezelfde firma bracht de nodige kaaiverharding aan in mei 1911 nadat de treinsporen er waren gelegd. Op het einde van de maand juni was de hangaar bedrijfsklaar, maar er waren nog geen kranen (33).

Op 15 september 1910 ging de aanbesteding door voor het leveren en opstellen van 4 elektrische kranen op de tijkaaimuur. De inschrijving van ACEC ten bedrage van 129.100 frank werd goedgekeurd op 28 oktober 1910. Het ging om rollende portaalkranen waarvan 2 van 3 ton en 2 van 6 ton hijsvermogen (34). Ze hadden een reikwijdte van 9 m buiten de kaaimuurrand en een hijshoogte van 13,50 m boven de begane grond. De hijssnelheid van de 3-ton kranen was 0,65 m per sec en van de 6-ton kranen 0,32 m per sec (35).

Het was eveneens de firma Cockerill die in oktober 1910 een zware vaste kraan vroeg van 15 tot 30 ton hefvermogen. Vaak had ze immers zware machines te vervoeren tussen het vasteland en Engeland. In overleg met inspecteur Pierrard van het Zeewezen werd beslist een vaste torendraaikraan op te stellen met 40 ton hijsvermogen, met een reikwijdte van 12 m buiten de kaaimuurrand en een hijshoogte van 17 meter boven de kaai (36). De aanbesteding voor het leveren en opstellen van de vaste 40-ton kraan greep plaats op 1 maart 1912 en het werk werd toegekend aan de firma ACEC tegen 118.000 frank. Op 27 maart gaf minister A. van de Vyvere zijn goedkeuring.

Het was begin mei 1912 dat de aanlegplaatsen van de Tilbury- en Londenboten naar de nieuwe tijkaaimuur konden verhuizen. De oude stoombotenkaai kon nu eindelijk verlaten worden met bijna tien jaar vertraging. De stukgoedkranen waren daar nu bedrijfsklaar, maar weldra bleek dat de twee kranen van 6 ton veel te traag waren. Cockerill vroeg één 6-ton kraan om te bouwen tot een snellere 3-ton kraan en verzocht tevens om een vijfde kraan op te stellen, ook van 3 ton. Voorlopig werd een oude stoomkraan op de nieuwe kaai opgesteld. De bouw van die vijfde kraan werd ook toevertrouwd aan ACEC tegen 37.500 frank. De kraan werd besteld op 10 februari 1913, maar de opstelling kon maar beëindigd worden op 1 april 1914 (37).

De zware 40-ton kraan - ook Titankraan genoemd omdat de metaalbouwer "Le Titan anversois" heette - werd officieel ter beschikking gesteld van de gebruikers op 1 maart 1914. Op 27 maart werd het reglement bekend gemaakt met de tarieven voor de behandeling van lasten tussen 6 ton (27 fr.) en 40 ton (147 fr.), ondertekend door de toenmalige minister van Openbare Werken. G. Helleputte.

Ondertussen waren de problemen met de kaai nog niet van de baan. Hoofdingenieur-directeur Hainaut van de Dienst van de Kust liet op 13 juli 1912 aan minister van de Vyvere weten dat de aanbestedingsdocumenten klaar waren voor het uitvoeren van versterkingswerken aan het zeewaarts uiteinde van de tijkaai. De raming bedroeg 36.304 frank. De aanbesteding had plaats op 31 oktober 1912 en de laagste inschrijver was Pierre Sorel uit Brugge tegen 35.763 frank. De minister gaf zijn goedkeuring op 22 november 1912. Het werk werd voorlopig aanvaard op 18 juni 1914, maar wegens een geschil met de diensten van Bruggen & Wegen deed Sorel beroep op het Hoog Comité van Toezicht. Door de oorlogsomstandigheden werd het geschil met Sorel door het Hoog Comité opnieuw behandeld op vrijdag 18 juli 1919 om 15 uur. Uiteindelijk kwam het hierop neer dat ingenieur Van der Schueren op 3 februari 1920 aan de minister van Openbare Werken E. Anseele kon laten weten dat het geschil definitief afgehandeld was door betaling aan Sorel door de Staat van 17.016,19 frank (38).



Tijdens en na de oorlog 1914-1918 werd er aan de tijkaaimuur niets meer gedaan.. Eén van de 5 portaalkranen werd tijdens de oorlog door de Duitse Marine ontdaan van zijn onderstel en overgeplaatst op een betonnen vloer aan de ingang van het vissersdok, het huidige Montgomerydok. In maart 1919 werd die kraan door aannemer Alexander Binamé teruggeplaatst naast de hangaar richting Slijkens (39). Die kraan was voorlopig vast en een nieuw kraanhuis werd gemaakt door aannemer Verdievel. Pas op het einde van 1921 werd die kraan op een portaal gezet dat nog in reserve was bij de diensten van elektromechanica. De 4 andere elektrische portaalkranen waren vernield. De Britse Admiraliteit die gelast was met de uitvoering van de allernoodzakelijkste werken om de haven weer bedrijfsklaar te maken, plaatste in 1919 4 stoomkranen op de tijkaaimuur, die in Engelse havens overvloedig waren geworden. De Handelskamer drong in april 1920 aan bij de minister om deze kranen spoedig te elektrificeren. In 1921 werden deze kranen voorzien van nieuwe cabines door Verdievel en de elektrificatie werd uitgevoerd door aannemer Arthur Lucas uit La Louvière tegen 162.572 frank. De werken werden beëindigd in november 1921. De zware Titankraan was slechts gedeeltelijk door de Duitsers vernield en werd nog in 1919 door de Britse Admiraliteit hersteld (40).

Tijdens het interbellum 1919-1940 werd het oostelijk deel van de tijkaai, tussen de Titankraan en de Voorhavenbrug, uitsluitend gebruikt door de lijnen op Tilbury en Londen. Aan het westelijk deel legden veelal pakketboten aan en de terreinen werden zowat voor alles en nog wat gebruikt: het stapelen van hout voor de Dienst van de Verwoeste Gewesten, het stapelen van schroot afkomstig van de opruiming van het wrak van de VINDICTIVE, enz ....Daar lagen trouwens nog veel treinsporen die door de Duitsers waren gelegd en door de Engelsen nog uitgebreid met daarop nog een stoomkraan van 3,5 ton. Dat alles werd overgemaakt aan de Domeinen en de openbare verkoping ervan bracht in december 1924 nog 95.425 frank op (41).

Op 23 maart 1921 deed de directeur-generaal van de Rijkskoeldiensten van het Ministerie van Bevoorrading aan de directeur-generaal van Bruggen & Wegen een voorstel om te Oostende koelhuizen te bouwen voor de invoer van bevroren vlees uit Argentinië. De stadsingenieur stelde de diepwaterkaai voor en ingenieur Van der Schueren van de Dienst van de Kust liet de minister van Openbare Werken weten dat hij het daarmee volkomen eens was. De Koeldiensten vroegen te beschikken over een terrein van 4.000 vierkante meter, palend aan het water over een lengte van 100 meter. Van der Schueren stelde een terrein voor ten westen van de Titankraan, maar hij vreesde wel oppositie van het Bestuur van het Zeewezen dat daar bijna voortdurend een pakketboot liet aanmeren (42). Dat was inderdaad het geval en de koelhuizen kwamen nooit tot stand.

In mei 1940 werd de haven door de Tilburyboten verlaten en de Duitsers namen de haveninstallaties dadelijk in gebruik. Zo kwam het dat op 15 augustus 1940 in de namiddag - wellicht bij het manipuleren van torpedo's - zich een krachtige ontploffing voordeed die heel de stad deed schudden op haar grondvesten. De hangaar van de Cockerillkaai - want zo werd de tijkaai ook vaak genoemd, al is het dat de Tilburyboten slechts het oostelijk deel gebruikten - was in de lucht gevlogen. Zware stukken van het ijzeren gebinte waren tot op een paar honderd meter ver verspreid. Aan de gebouwen in de verre omgeving, tot op het Hazegras toe, was er nu opnieuw zware schade toegebracht. Oostende en de haven gingen een duistere toekomst tegemoet.

Toen de Duitsers in september 1944 de stad eindelijk verlieten brachten ze op regelmatige afstanden door ontploffingen bressen aan in de tijkaaimuur. De geallieerden konden die bressen met baksteenmetselwerk vrij vlug dichten zodat er na korte tijd schepen konden aanleggen. Tegenaan de Voorhavenbrug werden grote tanks gebouwd. De daarin opgeslagen stookolie en benzine werden door een pijpleiding gepompt die langs de vaart werd gelegd ongeveer tot in Jabbeke en vandaar langs de autosnelweg (die toen maar in Jabbeke begon) verder naar het binnenland.



Toen de Tilburylijn in maart 1946 (43) opnieuw van start ging met de oude SAPHIR, kon ze van de diepwaterkaai geen gebruik maken door gebrek aan hangaars en kranen. De schepen legden aan in het vlotdok aan hangaar 3. Ze moesten wel telkens versassen maar de stad deed er alles voor om de lijn binnen haar domein te houden. De Staat richtte op de tijkaaimuur wel drie nieuwe moderne stukgoedkranen op maar geen hangaar zodat de verhuizing niet gebeurde. In 1970 werd de Tilburylijn opgedoekt zonder nog ooit naar de tijkaai teruggekeerd te zijn. Niettegenstaande haar spreuk "Courage to the last" had ze het net geen 75 jaar kunnen volhouden.

De Handelskamer drong al van in de jaren vijftig aan op de heropbouw van de diepwaterkaai om daar schepen te laten aanmeren die niet door de zeesluis Demey konden. De stad had daar geen oren naar omdat die kaai buiten de stadshaven lag, integendeel zelfs, ze zag daarin een concurrent. Toen minister van Openbare Werken Omer Van Audenhove de haven bezocht op 23 juni 1959 betoonde hij opvallend veel aandacht aan de mogelijkheden van deze kaai, hetgeen zichtbaar door de stadsbestuurders niet werd geapprecieerd (44). In de jaren 1970-1972 werd de oostelijke helft van die kaaimuur herbouwd, een nieuwe hangaar werd er opgetrokken en drie prachtige kranen werden er opgesteld. Het was echter wachten tot het einde van de jaren negentig vooraleer de westelijke helft van de kaai werd herbouwd.

#### VERWIJZINGEN

- (1) DE CUYPER E. Les nouvelles installations maritimes d'Ostende 1872-1898, p.3-4.
- (2) Rapport du comité spécial chargé d'examiner les questions qui se rattachent au tracé du canal maritime destiné à relier le port de Bruges à la côte. Annales des Travaux publics de Belgique, 1891, p.293-345.
- (3) DE CUYPER E., o.c., p.27.
- (4) Rapport de l'Association commerciale à l'Administration communale d'Ostende présenté et adopté en séance du 28 mai 1891.
- (5) Rapport de la Commission spéciale du Conseil communal (18 juillet 1891).
- (6) A.R.A.Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Waterwegen. Bundel 244. Plan van hoofdingenieur P. Demey dd. 05.11.1887.
- (7) DE CUYPER E., o.c., p.33.
- (8) Ibidem, p.37 Tekst van de brief van minister Beernaert in: Bulletin van de Handelskamer 1894, p.36-37.
- (9) Bulletin van de Handelskamer 1894, p.261-267.
- (10) Idem, p.271.
- (11) Idem, p.267-270.
- (12) DE CUYPER E., o.c., p.43.
- (13) CADOLA A. Les nouvelles installations maritimes au port d'Ostende. Annales des Travaux publics de Belgique, 1901, p.41.
- (14) VAN DERSHUEREN P. Travaux exécutés récemment et en cours d'exécution à l'atterrage et au port d'Ostende. VIIIe Congrès de Navigation, Paris 1900, p.1-28.
- (15) A.R.A.Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Waterwegen. Bundel 828.
- (16) CADOLA A. o.c., p.45-47. A.R.A.Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Waterwegen. Bundel 824.
- (17) A.R.A.Brussel. Ibidem.
- (18) Idem, bundel 847.
- (19) Zie noot 15.
- (20) CADOLA A., o.c., p.51-54.
- (21) A.R.A.Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Waterwegen. Bundel 822.
- (22) Idem, bundel 821.
- (23) Zie noot 21.
- (24) A.R.A.Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Waterwegen. Bundel 827.

- (25) Idem. Bundel 842. Brief van de Handelskamer dd. 10.02.1906.
- (26) Zie noot 22.
- (27) Zie noot 22.
- (28) Zie noot 22.
- (29) Zie noot 25.
- (30) A.R.A.Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Waterwegen. Bundel 841 .
- (31) Bulletin van de Handelskamer 1911, p.28-29.
- (32) A.R.A.Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Waterwegen. Bundel 838.
- (33) Zie noot 25.
- (34) Zie noot 30.
- (35) Zie noot 31 .
- (36) Zie noot 30.
- (37) Zie noot 30.
- (38) A.R.A.Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Waterwegen. Bundel 825.
- (39) Idem. Bundel 835.
- (40) Zie noot 39.
- (41) Zie noot 38.
- (42) A.R.A.Brussel. Ministerie van Openbare Werken- Waterwegen. Bundel 817.
- (43) Het Nieuw Visscherijblad, 1946.
- (44) VANCRAEYNEST R. Dertig jaar inzet van de Handelskamer voor de haven (1955-1985).  
De Plate 1997, p.100-107 en. p.134-139.

*Onze prijs = uw profijt*

*Uw kleurenfoto's manueel  
afgewerkt volgens de  
moderne technologie  
met multi-scanner*



**COCK  
CAMERA  
SERVICE**

*Hoek Jozef II straat en  
Christinastraat - Oostende*

*Waar kwaliteit nog  
vakmanschap is*